Nr. 11. Kraków, dnia 1 września 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Biurokratyzm na kolejach.

Jednym z ulubionych, a przez panów ministrów skarbu i kolei z namaszczeniem powtarzanych argumentów, jest niby także i ta okoliczność niemałą przeszkodą do polepszenia płac kolejarzy, że państwowe koleje żelazne nie opłacaia się w stosunku do poczynionych na nie nakładów. Okoliczność ta, chociażby ostatecznie była nawet i prawdziwą, w gruncie rzeczy bardzo mało nas obchodzi, a przedewszystkiem z tego powodu, że my przecież nie jesteśmy wspólnikami przedsiębiorstwa rządowego i jeżeli jedni mogą jeździć wygodnie, rozpierać się we wytwornych wagonach salonowych, przewozić swe towary, a lamenta zarządów kolejowych na małe zyski ani odrobinę ich nie rozczulają, to skądże my przychodzimy do tego, my, ciężko pracujący kolejarze, aby nas to wzruszać miało i abyśmy z naszego głodu i niedostatku robili jakąś ofiarę i ustępstwa na rzecz milionów nielepszych od nas obywateli?

Co zaś do rentowności albo nierentowności państwowych kolei żelaznych, to my na tę kwestyę zapatrujemy się z zupełnie innego stanowiska i obszerniej kiedyś pomówimy o niej, dzisiaj zaś, przechodząc do właściwego tematu niniejszego artykułu, pokrótce nadmieniamy, że państwo robi nakłady na wiele innych urządzeń i instytucyj, jak n. p. wojsko, fortece, szkoły, akademie, uniwersytety, drogi publiczne, telegrafy, obserwatorya astronomiczne, szpitale, doświadczalnie, muzea i wiele, wiele innych, które przecież żadnych bezpośrednich zysków nie przynoszą, a mimo to, nikomu nie przychodzi na myśl, aby funkcyonaryuszom tych instytucyj warunki bytu ograniczono. Tylko kolejarze, tak jak pod każdym innym względem, tak samo i tutaj muszą stanowić wyjątek. Mówią im, że praca ich jest produktywna i bezpośrednie zyski przynosząca, ale nie tak wielkie, jakby sobie tego rząd życzył, aby wypełnić bezdenny worek pp. ministrów wojny i obrony krajowej.

Ale przypuśćmy, że co do polityki kolejowo-ekonomicznej zgadzamy się nawet z teoryą pp. ministrów, a mianowicie, że koleje żelazne powinnyby się opłacać w stosunku poczynionych na nie nakładów, to znowu żadną miarą nie moglibyśmy się zgodzić na to, aby pożądanej nadwyżki dochodów szukano w ukróceniu emolumentów personalu kolejowego. Jednakże i w tem negowanem przez nas twierdzeniu jest pewna racya, której zarządy kolejowe nibyto nie dostrzegają i przyznania się do niej bacznie wystrzegają. A racyą tą jest ta okoliczność, że nadmiernym balastem, pochłaniającym znaczną część dochodów kolejowych, jest rozpanoszony b i u r o k r a t y z m. Aby nas jednakże źle nie zrozumiano, zastrzegamy się zaraz na wstępie, że nie zamierzamy bynajmniej godzić przeciwko egzystencyi po największej części nędznie płatnych funkcyonaryuszy biurowych; występujemy tylko przeciwko zastarzałemu systemowi, wymagającemu stopniowych reform. Za wiele, a nawet za bardzo wiele pisania i pisarzy: oto przyczyna zmniejszonych dochodów kolei państwowych.

Pominąwszy już to, że każdy z funkcyonaryuszy kolejowych, przy egzekutywie zatrudnionych, ma bardzo wiele do pisania, to w dodatku u władz centralnych, przy dyrekcyach, urzędach kolejowych i podporządkowanych miejscach służbowych zajętych jest około 7.000 pisarzy, tak iż prawie każdy piąty kolejarz jest pisarzem, co w zasadzie na jedno wychodzi, że co czterech kolejarzy potrzebuje jednego kontrolora, albo jak kto chce nazwać: dozorcy, karbownika, albo szpicla, gdyż ostatecznie cel owej pisaniny do jednego z owych mianowników sprowadzić się musi.

Pisze się tedy bardzo wiele i, z wyjątkiem „grubych ryb“, nikomu próżnować się nie daje, tak że pisaninę tę omal że nie wypadałoby nazwać: „pracą pracowitych próżniaków“, nie odpowiadającą założeniu, z którego się wyszło. Nie mamy tu na myśli kasowości ani buchalteryi, stanowiących niezbędną gałąź przedsiębiorstwa zarobkowego, chociaż i tutaj bardzo wiele uprościćby się dało. Ale owa pisanina inżynierów, mechaników, manipulantów, kancelistów, pomocników, ta codzienna ekspedycya tej masy papierów, to przeważna czynność kilkunastu tysięcy ludzi. Np. taki inżynier kolejowy, co do swej funkcyi absolutnie nie jest ani nie potrzebuje być inżynierem. Z całej jego mozolnie nabytej wiedzy, z owych logarytmów, trygonometryi, analizy i dyferencyałek, potrzebną mu jest zaledwie sztuka jakiego takiego pisania, tabliczka mnożenia, no i dla awansu patent inżyniera. Inżynier kolejowy całemi dniami liczy kreski w „Arbeitsbuchu“ albo w „Lohnliście“, codziennie podpisuje nieskończoną ilość „Erlassów i Urgensów“, przez pisarzy różnych gałęzi służbowych referowanych. Na to wszystko odpisuje, broni się, kłamie, zmyśla, finguje, a nie mogąc wszystkiemu dać rady, pisze do przełożonej władzy o pomnożenie sił biurowych. W podobny sposób żyje i rozrasta się biurokratyzm we wszystkich gałęziach kolejnictwa. Rozmnażając się sam w sobie i samym sobą, w pewnych postępach arytmetycznych, nie powstających w stosunku proporcyonalnym do egzekutywy, pochłania najznaczniejszą część zysków kolei żelaznych, będąc zarazem utrapieniem tych, którzy zyski te ciężką pracą faktycznie zdobywają. Biurokratyzm ze swym charakterem reakcyjno-policyjnym wszelkiemu postępowi stoi na zawadzie. Jemu to zawdzięczają kolejarze swe prześladowania i to, że ich program ekonomiczny dotychczas nie doczekał się spełnienia.

Ale i rząd nie wychodzi na tem dobrze, albowiem utrzymanie takiego aparatu policyjno-biurokratycznego kosztuje więcej, aniżeli stały wydatek na spełnienie życzeń kolejarzy.

Na dzisiaj jednakże nie mamy na celu traktowania o zadaniach policyjnych, jakie ma do spełnienia nasza biurokracya, mówimy tylko o niej ze stanowiska użyteczności i wydajności jej pracy ze względu na zyski z państwowych kolei żelaznych. Pisze się bardzo wiele, nie da się obliczyć, o ile pisanina ta jest zbędną, ale niezawodnie, że nie bardzo oddalimy się od prawdy, jeżeli przyjmiemy, że 70% jest tylko bezużyteczną bazgraniną. Wszystkie owe liche statystyki, wykazy, raporta, sprawozdania, protokóły, owe tysiące kilogramów papieru, aktów i fascykułów zawierają miliardy cyfr, po największej części nikomu niepotrzebnych, a niedostępnych dla tych, którzyby z nich naukowy albo obywatelski użytek zrobić mogli. Bardzo zaś wiele między tem znachodzi się niewiarygodnego, niezupełnego i niewyczerpującego materyału, zwłaszcza jeżeli chodzi o kwestye personalne.

Pisze się bardzo wiele, co dzień, co miesiąc, co kwartał i co rok przedkłada się niezliczone wykazy, ale jeżeli o lada głupstwo tylko się rozchodzi, nikt nic nie wie, nigdzie ani śladu tej sprawy znaleźć nie można, (mamy na to dowody, że sprawa pewna przez kilkadziesiąt rąk przeszła, w kilkunastu księgach jest ona zaciągnięta, a przecież nic o niej dowiedzieć się nie można). Są księgi i wykazy, ale n. p. gdy ministerstwo czegoś dowiedzieć się zechce, co w

aktach swoich mieć powinno, udaje się do dyrekcyi, która również ze swoich papierów żądane wyjaśnienie daćby powinna, ale ta udaje się do zarządu ogrzewalni albo sekcyi, sekcya do banmistrza, banmistrz do strażnika i ten dopiero wskazuje, że ten lub ów słup w tem a tem miejscu się znachodzi, że pod tym kątem jest zakopanym, że nie 1254 milimetrów (jak to akt ministeryalny wspomina) od środka toru jest oddalonym, ale że oddalenie to 1255 milimetrów wynosi. W poszukiwaniu więc za tym wątpliwym milimetrem spisano kilka arkuszy papieru, papiery te tam i z powrotem z licznemi uzupełnieniami, „Beilagami“, urgensami przeszły rąk kilkanaście, wysłano kilka telegramów w tej sprawie, posypały się kary za opieszałość, jedna pisanina spowodowała drugą, ostatecznie rekursa, specyalne „Erlassy“ i upomnienia, a wszystko o ten jeden głupi milimetr, który nikomu ani zawadzał, ani brakował. Gdy jednakże w końcu wszystkie wątpliwości co do tej „ważnej“ sprawy jeszcze usunięte nie zostały, zjeżdża złotokołnierzowa powaga, przez dwa dni pobiera po 8 złr. dyet, opłaca się jazdę dresyną i stosownie do okoliczności albo humoru sprawa ostatecznie załatwioną albo niezałatwioną została. Ilość takich pisanin, a wskutek tego i zapotrzebowanie pisarzy, z każdym dniem się powiększa, każdy bowiem szef, jak utrzymuje, ma swój własny system, swoje własne widzimisię, własne śmieszności i niedorzeczności, a że w swoim zakresie jest wszechwładnym, nie napotyka więc na żadną opozycyę, o czem pomówimy innym razem, krytykę naszą powyższych stosunków popierając żywymi przykładami.

Znaczenie § 133 pragmatyki służbowej na kolejach państwowych.

Wydarza się bardzo często, że władze kolejowe nie mają pojęcia o właściwem znaczeniu §. 133 prag. służb., i że paragraf ten wedle swego kaprysu zastosowują, przez co oczywiście personal kolejarzy, a szczególniej ci, którzy podczas służby doznali uszkodzeń, narażeni są na straty: dlatego koniecznem jest, by kolejarze z brzmieniem i znaczeniem tego paragrafu bliżej się zaznajomili.

Ustęp 4 § 133 brzmi: Od przeniesionego w stan spoczynku funkcyonaryusza kolejowego nie można żądać zwrotu już wypłaconej a przypadkowo nie należącej mu się kwoty dodatków aktywalnych“.

Ażeby brzmienie tego ustępu należycie zrozumieć, trzeba przytoczyć wypadek, w którym funkcyonaryusz, mający być przeniesionym w stan spoczynku, otrzymuje nie należący mu się dodatek aktywalny. Zwracamy więc przedewszystkiem uwagę na ustęp 7, § 54 prag. służb., który powiada, że w wypadkach, w których funkcyonaryuszowi należy się renta w myśl ustawy o ubezpieczeniu od wypadku, wszelkie inne dodatki wstrzymuje się z końcem szóstego tygodnia jego niezdolności do pracy, podczas której jednak otrzymuje on równocześnie dodatek rentowy z „funduszów ruchu“, którego wysokość równa się różnicy, zachodzącej między rentą ubezpieczeniową a stałą jego pensyą. Ten dodatek rentowy, mający na celu zabezpieczyć dostateczne utrzymanie pobiera funkcyonaryusz tak długo, aż niezdolność jego do pracy dosięgnie roku, po którym to czasie następuje przeniesienie w stan spoczynku.

Zachodzą jednak wypadki, w których nie można natychmiast skonstatować, czy wina za jakąś katastrofę spada na dotyczącego funkcyonaryusza czy nie. W takim razie dostaje on — w myśl ustawy o ubezpieczeniu od wypadków z r. 1887 zamiast 90 procent tylko 60 procent renty tak długo, aż się wykaże jego niewinność. To trwa jednak zwykle bardzo długo, zwłaszcza, że władze z dochodzeniami wcale się nie spieszą.

Jeżeli więc zachodzi powyższy wypadek, w którym funkcyonaryusz pobiera 60 procent renty, to otrzymuje on jeszcze 40 procent dodatku rentowego na utrzymanie i mieszkanie, następnie po roku przeniesionym zostaje w stan spoczynku. Jeżeli w międzyczasie wykaże się niewinność funkcyonaryusza, to ma on prawo do wyższej renty, tj. 90 procent, wskutek czego dopłaca mu zakład ubezpieczenia od wypadków kolei państwowych do pobieranych 60 procent jeszcze 30 procent, tak że pobiera on za czas od piątego tygodnia swej niezdolności począwszy 90 procent swej pensyi. Gdyby niezdolny do pracy funkcyonaryusz pobierał był zaraz 90 procent renty, to należałoby mu się tylko 10 proc. dodatku rentowego, ponieważ jednak płacono mu tylko 60 proc., tedy dodatek jego wynosił jeszcze 40 procent. Jeżeli jednak otrzyma podwyższoną rentę (90%) tedy wynikałoby, że pobierał on za dużo o 30 proc. dodatku rentowego z funduszów ruchu.

Niektóre dyrekcye sądziły więc, że od przeniesionego w stan spoczynku trzeba żądać zwrotu owych 30 proc. dodatku z funduszów ruchu — i znaleźli się nawet kolejarze, którzy pozwolili sobie spokojnie owe 30 proc. odciągać, dlatego tylko, że nie znali przepisów § 133, którego ustęp 4 wyraźnie powiada, że od funkcyonaryusza nie wolno żądać zwrotu jakichkolkolwiek kwot, raz przez władzę mu wypłaconych.

Niektórzy panowie z dyrekcyi w ten sposób wykładali znaczenie § 133 ust. 4, że dodatek rentowy nie jest dodatkiem aktywalnym, co oczywiście jest fałszem. Świadczy o tem najlepiej cyrkularz ck. wiedeńskiej dyrekcyi kolei państw. z r. 1898, który powiada:

„Dodatek rentowy z funduszów ruchu stanowi stałą pensyę na czas w regulaminie oznaczony!“

Że zaś stała pensya jest dodatkiem aktywalnym, o tem wie każdy.

Niech więc żaden kolejarz na przyszłość, w razie przeniesienia go w stan spoczynku, nie da sobie nic potrącać ani odciągać!

Z przestrzeni i z warsztatów.

Tarnów. Wprawdzie korespondencya niniejsza nieco spóźniona dostanie się do druku, ale zawsze jeszcze dosyć wcześnie, aby interesowany zarząd kolejowy wysnuł z niej sobie na przyszłość odpowiednią naukę. W miesiącach lipcu i sierpniu w godzinach między 5 a 7 wieczorem dla wygody tarnowskiej publiczności między Tarnowem a Dunajcem kursuje pociąg kąpielowy. Podobne pociągi kursują także w Nowym Sączu i Stanisławowie, z tą tylko różnicą, że służą one do wyłącznego, bezpłatnego użytku personalu kolejowego, podczas gdy w Tarnowie służą one także do użytku miejscowej publiczności i że personal kolejowy za jazdę tymi pociągami przepisaną taksę uiszczać musi. Dlaczego kolejarzom w Sączu i Stanisławowie inne a w Tarnowie znowu inne przysługują prawa — trudno tego dociec, niezbadane są bowiem tajniki mądrości łepaków kolejowych. A nawet wątpić należy, ażali najbardziej wypoczęty geniusz dyrekcyjnych „paragrafenfresserów“ na pytanie to dałby zadawalniającą odpowiedź?... A ponieważ takie wyjątkowe traktowanie także i tarnowskim kolejarzom w głowie pomieścić się nie może, więc przychodziło z tego powodu do scen gorszących i oburzenia przypatrującej się temu miejskiej publiczności. Szczególną gorliwością w tych aferach odznaczył się gołowąsy urzędniczek niejaki Mendocha, który z żarliwością, godniejszą lepszej sprawy, urządzał formalne obławy na dzieci i żony biednych funkcyonaryuszy, których nie stać było na kupienie sobie biletu jazdy do kąpieli, a którzy jazdę taką jak i w innych miejscowościach za swój przywilej uważali. W r. 1899 personal tarnowski wniósł nawet prośbę do dyrekcyi w Krakowie, aby go od opłaty uwolniono, prośba ta jednakże odmownie załatwioną została.

Nie każdego stać na to, aby tam i z powrotem od osoby 26 centów zapłacić, a gdy weźmiemy na uwagę, że do kąpieli jedzie się zazwyczaj z rodziną 5 do 6 osób wynoszącą, to przyjemność taka przekraczałaby dzienny dochód niejednego kolejarza, a ostatecznie za pieniądze te mógłby się przejechać wygodnie powozem do Dunajca nie będąc obowiązanym do żadnej wdzięczności względem panów dyrektorów za urządzenie pociągu kąpielowego.

Stanisławów. (Protekcyjne stanowisko). Z pomiędzy trzech dyrekcyj kolejowych w Galicyi jedna chyba tylko dyrekcya stanisławowska posiada wybitnie specyalne stanowisko protekcyjne dla benjaminków pewnych figur kolejowych. Stanowiskiem tem jest tak zwane stanowisko „podziału personalu do służby przy pociągach“. Stanowisko to zajmowane szczególnie przez protekcyjne kreaturki, często pod każdym względem niżej od personalu służbowego stojące — obfituje we wszelkiego rodzaju nadużycia, jak: pomocy, pokrycia, dawania urlopów (bez wiedzy wyższych przełożonych), protegowania, przydzielania pewnych partyj do lepszej służby, — rozumie się za pewnym z góry uiszczanym, a od gustu kreaturki zależnym okupem. Stanowisko to, długi czas, bo do roku 1897, zajmowane przez urzędników, nie było tak wszelkiemi nadużyciami widoczne, jak obecnie, słowem od czasu, jak stanowisko to zaczęto powierzać podejrzanej konduity protekcyjnym kreaturkom, stało się, że tak powiemy, ohydnym wyzyskiem konduktorów, szerząc wśród nich zarazę przekupstwa i lizuństwa, by zapomocą tegoż, lepsze „tury“, materyałki, szutrówki, substytucye, urlopy etc., wyzyskać. Wytworzyły się skutkiem tego wśród konduktorów dwie kasty, z których jedna, by więcej przy lżejszej służbie zarabiać, dobrowolnie się opłaca i podlizuje, gdy druga ciężko dzień i noc bez wypoczynku służbę pełnić musi, a gdyby czem uchybiła, bezwzględnie karaną bywa. Słowem, dzieją się na tem stanowisku rzeczy, o których się filozofom kolejowym nie śni!? a biada temu konduktorowi, którýby się kreaturkę, stanowisko to zajmującą, przed inspektorem oskarżać odważył, gdyż nietylko, że byłby ostro karany, lecz i na każdym kroku prześladowany.

Słowem, służba kancelaryjna stacyi w Stanisławowie, to nora pełna protekcyjnych indywiduów. Pierwszym takim żyjątkiem, na bagnisku tej stanisławowskiej protekcyjki wyrosłym, jest Władysław Szczepański, który świetnie przez słynnego Łukasiewicza, ogólnie „bradiagą“ zwanego, wyuczony wszelkich arkanów — przy podziale służby, przeszło dwa lata stanowisko to z jednym egzaminem „zugsbegleitera“ zajmował i przeszło 300 członków wynoszącym personalem, iście „idealnie“ kierował. On to w czasie swej dwuletniej pracy operacyjnej tak porósł w pierze, że głowę do góry zadziera. Zblamowany w końcu — przeniósł się do Krakowa, zostawiwszy rozumie się godnego i przez siebie specyalnie pouczonego następcę niejakiego Doeninga. Ten nie pracował cicho, jak jego poprzednik, — więc też całe „dzieło“, które tak świetnie za jego poprzednika prosperowało, zepsuł i roztrwonił — ba, co gorsza, światu o niem wiedzieć pozwolił, co go nareszcie stanowiska pozbawiło. Po nim czasowo nastąpił niewyedukowany Iwaneńko z pewnym zasobem energii, która, jak przewidzieć można było, rokowała świetną przyszłość dla niego — gdy tu zjawia się znów benjaminek, niejaki Popowicz, który, o ile wywnioskować można, swemi czynami na tym stanowisku zaćmi Szczepańskiego, Doeninga & consortes.

Wobec tego mamy nadzieję, że dyrektor p. Festenburg, owe stanowisko protekcyi i wyzysku biednych, ciężko pracujących ludzi ze strony podobnych kreatur uwolni i w ręce człowieka prawego i uczciwego powierzy!

Ze stow. i Zgromadzeń.

Przemyśl (Konferencya kolejarzy). W dniu 18 i 19 sierpnia odbyła się w Przemyślu konferencya kolejarzy, na którą zjechało się 19 delegatów z różnych miejscowości Galicyi.

Oprócz delegatów obecni byli poseł Ignacy Daszyński, tow. Duschek repr. centrali z Wiednia, tow. Kurowski sekretarz i tow. W. Reger.

Konferencya powzięła bardzo ważne uchwały, których wykonanie polecono sekretaryatowi.

Ze sprawozdania, jakie sekretaryat złożył, podnieść musimy, że organizacya stale się rozwija i gdy w marcu 1899 r. liczyła 2 stacye z 59 członkami, obecnie liczy 9 stacyj z 886 członkami.

„Kolejarz“ pokrywa w zupełności swoje potrzeby. Dochód do końca sierpnia wynosił koron

1165·30, rozchód K 1123·24, pozostaje nadwyżka K 42·06. „Kolejarz“ drukuje się w tysiącu egzemplarzy i jest obowiązkowo a bezpłatnie członkom doręczany. Na 10 wydanych numerów było 7 skonfiskowanych. Zgromadzeń odbyto w bieżącym roku 19.

Stacye galicyjskie odesłały do centrali koron 658·94, centrala wydała zaś na rzecz Galicyi K 1048·08, dołożyła więc K 389·14. W sumie tej nie liczone są koszta pomocy prawnej. Cyfry te najlepiej wykazują, że centrala nie robi wcale „interesu“ na galicyjskich członkach, jak to nie którzy „przyjaciele“ utrzymują, ale przeciwnie, czyni wszystko, by tylko podnieść organizacyę w Galicyi i by w imię solidarności złączyć ją z ogólną austryacką organizacyą.

Przemyśl. W niedzielę 19 b. m. odbyło się w Przemyślu w sali Magistratu publiczne zgromadzenie kolejarzy, na które przybyło przeszło 600 osób. Na porządku obrad postawiono: Jakie korzyści przynosi organizacya kolejarzy robotnikom? Zgromadzenie zagaił tow. Witołd Reger, przewodniczącym obrano tow. Teofila Olearczyka, sekretarzował tow. dr. Józef Mantel. Pierwszy zabrał głos tow. Franciszek Duschek z Wiednia. Mówca rozpoczął swe przemówienie po czesku, zasyłając pozdrowienie od proletaryatu czeskiego: „My naród czeski, nie ten, którego reprezentują moskalofilstwem przesiąknięci młodoczesi, zasyłamy Wam imieniem proletaryatu serdeczne pozdrowienie, widząc w Was nie Polaków z pod berła stańczyków, ale rewolucyjny lud polski. Naród czeski z narodem polskim jest złączony wielką ideą socyalnej demokracyi, która obu tym narodom zapewni wolność narodową, dobrobyt ludu i sławę narodów naszych podniesie na najwyższe szczeble!“ Powitaniu temu towarzyszyły gromkie oklaski. Następnie w języku niemieckim rozwodził się mówca blisko całą godzinę o stosunkach panujących na kolejach państwowych w Austryi. „Służbę przy kolei uważa bardzo dużo robotników za raj życia proletaryusza, któremu organizacya nic nie jest w stanie pomódz. Stabilizacya, dana robotnikom, nie miała na celu poprawienia bytu robotnika, ale uzależnienie go od kolei jako przedsiębiorstwa. Nietylko pracę i siłę robotnika zakupiła kolej, ale i jego wolność sumienia i przekonań. Stworzyła z robotników kolejowych niewolników w całem tego słowa znaczeniu. A kiedy ten niewolnik ocknął się, oprzytomniał i począł domagać się praw swoich, wówczas zdeptano jego prawa obywatelskie, pominięto zasadnicze ustawy praw konstytucyjnych. W roku 1897 rozbito kolejarzom austryackim organizacyę, skonfiskowano zebrane z krwawego grosza fundusze. Zrobiono wszystko, co zrobić można, aby zmusić niewolnika w mundurze, sługę kolei państwowej, — do milczenia. Ale nie liczono się z tem, że robotnik jest człowiekiem, i że duszy i serca wydrzeć mu nie można. Nie istniała nasza organizacya na zewnątrz, ale istniała faktycznie i dziś liczy zorganizowanych 27 tysięcy kolejarzy i ma trzy swoje pisma zawodowe: niemieckie, czeskie i polskie! (Oklaski). Jak postępują z robotnikami przy kolei, tego dowodem kilka drobnych przykładów, jakie tu przytoczę:

W jednej dyrekcyi kolejowej w Czechach pracował przez przeciąg 32 lat pisarz w kancelaryi przy konserwacyi dróg. Po trzydziestu dwu latach służby prosił o stabilizacyę. Przyrzeczono mu ją, ale aby przedłożył świadectwo lekarza dyrekcyi kolejowej, że jest zupełnie zdrów i do służby kolejowej zdolny. Od człowieka, który trzydzieści dwa lat służył przy kolei, niszcząc swoje siły, domagają się dowodu lekarskiego, że jest zupełnie zdrów i do służby zdolny! Naturalnie lekarz dyrekcyi oświadczył temu pisarzowi, że nie może mu dać dobrego świadectwa, bo jest całkiem wyniszczony ze sił, a tem samem niezdolny do służby kolejowej. Dyrekcya oświadczyła temu pisarzowi, żeby nie martwił się, że go z kolei, póki zdrów będzie, nie wyrzucą, a jeżeli ta praca jest dla niego za ciężką, może przyjąć służbę nocnego lampisty za 60 ct. dziennie! Inny wypadek jeszcze jaskrawszy zdarzył się w okręgu, gdzie dyrektorem jest szlachcic dr. Grünberg. Po siedemnastu latach służby robotnik, ojciec siedmiorga dzieci, doznał nieszczęśliwego wypadku. Kolejowy zakład ubezpieczeń oświadczył, że jest tylko częściowo niezdolny, ponieważ amputować mu musiano tylko jedną rękę i jedną nogę. Rentę wyznaczono mu zaledwie 7 złr. miesięcznie. Żona nieszczęśliwego musiała chodzić do fabryki do roboty, nabawiła się tam suchot i umarła. Dziś ułomny wdowiec, obarczony siedmiorgiem drobnych dzieci, wyciąga przy gościńcu rękę, prosząc o litość przechodniów. Plecy jego zdobi piękny, niebieski mundur stabilizowanego robotnika c. k. kolei państwowej, a na mundurze tym widnieją dwie srebrno-białe gwiazdki, uzyskane na podstawie dekretu! Taki to los spotyka kolejowca. Innemu znowu starcowi, który przez przeciąg 44 lat pracował przy konserwacyi dróg, dano w drodze łaski jednorazową odprawę w wysokości 20 złr.

Na żale z powodu tej krzywdy, uzyskał od powiedź: „Syn wasz jest przy kolei, powinien was utrzymywać, to jest obowiązek dziecka!“ — Nieprawdaż, co za ogromne poczucie dziecięcej miłości u panów dyrektorów?! A wiecie czem był ten syn? Dozorcą kolejowym, z płacą 30 złr. miesięcznie, ojciec rodziny, liczącej ośm osób! Tak wygląda życie każdego proletaryusza kolejowego. Czyż wobec takich stosunków potrzeba organizacyi, za pomocą której da się wywalczyć lepsze stosunki, nie jest niezbędną koniecznością? Tu mówca wzywa zebranych do energicznej pracy i wyraża nadzieję, że jeżeli robotnik kolejowy zerwie ze siebie pęta obawy i uległości, martyrologia życia kolejarza nie będzie pisała się tak krwawymi i serce rozdzierającymi faktami.

Następnie poseł tow. Ignacy Daszyński apeluje do obecnych, aby w walce o swe prawa ekonomiczne nie lekceważyli ruchu politycznego niezbędnie potrzebnego do wywalczenia sobie lepszych warunków życiowych. Jedynie partya socyalno-demokratyczna jest w stanie należycie bronić interesów robotnika kolejowego, w jej więc szeregach muszą się znaleźć ci wszyscy, którzy dbają o swoje i swego potomstwa dobro. (Oklaski).

Tow. Kurowski i Packan nawołują do energicznej pracy i popierają wywody poprzednich mówców.

Zgromadzenie zakończono okrzykiem na cześć socyalno-demokratycznej organizacyi kolejarzy.

Przemyśl. W poniedziałek 13 sierpnia odbyło się w lokalu stow. robotniczych półroczne zgromadzenie członków stacyi płatniczej. Po zagajeniu zgromadzenia zabrał głos tow. Józef Schiffler, zdając sprawozdanie kasowe. Dochody stacyi płatniczej od 1 stycznia b. r. do 1 sierpnia br. wynosiły 379 koron 50 hal. rozchody na gazetę, opłaty do centrali i komisyi zawodowej, koszta korespondencyi i lokalu wynosiły 347 koron i 82 hal., w miejscowej kasie pozostało 32 koron i 68 hal. Nadto stacya płatnicza ma osobną kasę, zarządzaną przez osobny komitet zabawowy i wycieczkowy. Stacya płatnicza mimo różnych trudności rozwija się z każdym dniem lepiej. W styczniu płaciło wkładki 51 członków, w lutym 73, w marcu 75, w kwietniu 64, w maju 62, w czerwcu 44, w lipcu 53, zaś w sierpniu 113. Nieregularna liczba zapłaconych wkładek tłómaczy się tem, że większość członków płaci na kwaterowe co trzy miesiące naraz. Dlatego w miesiącu sierpniu liczba wkładek jest największą, ponieważ przypada w tym miesiącu kwaterowe, przy którem członkowie wyrównywują wkładki za poprzednie miesiące. Członkowie filii pobrali od stycznia do sierpnia ogółem 790 egz. tygodniowego „Naprzodu“: 780 egzem. „Kolejarza“; 14 egzem. „Eisenbahnera“, 560 egzem. „Latarni“ i codziennego „Naprzodu“ licząc pojedynczemi egzemplarzami 2.400. Zgromadzeń publicznych tylko dla kolejarzy odbyto 5 i jedno publiczne. W sprawie pierwszego maja odbyto specyalne zgromadzenie, na którem dla zaznaczenia swojej solidarności zresztą robotników uchwalono przypadający dzienny zarobek przekazać na fundusz partyjny. Komitet zabawowy urządził cztery wycieczki. Zgromadzeni przyjęli sprawozdanie do wiadomości wyrażając zaufanie ustępującemu kierownikowi stacyi płatniczej tow. Schifflerowi.

Następnie zabrał głos tow. Witold Reger, obecny kierownik stacyi płatniczej, mówiąc: „Sprawozdanie, które przed chwilą wysłuchaliśmy, przynosi robotnikom kolejowym w Przemyślu zaszczyt. Ta ogromna ilość pism i broszur przeczytanych i rozkolportowanych, to strawa duchowa, która niestarte musiała wywrzeć wrażenie na sercach i umysłach niewolników kolejowych. Złożyliśmy dowód, że oprócz chomonta roboczego, oprócz marnej strawy rządowej, mamy jeszcze inne wznioślejsze cele, że nie sprzedaliśmy swego honoru robotniczego za mundur kolejowy i rozumiemy, że tylko w ciągłej emancypacyjnej pracy wraz z braćmi naszemi innego zawodu zdołamy stanąć na równi z ludźmi wszystkich stanów tak pod względem umysłowym, jak co do praw politycznych i ekonomicznych. Wszystkie hasła popularne, szarpiące ducha i serce, któremi tylko można z powodzeniem handlować i grać niemi na nerwach i uczuciu ludzkiem, użyto w walce z nami. Chciano przekonać robotnika, że w szeregach naszych zatraca się miłość ojczyzny, zapomina o obowiązkach narodowych. Co za gryząca ironia? C. k. dyrektor kolei austryackich i podwładni mu c. k. inspektorowie i inżynierowie chcieli nas, lud polski, uczyć miłości polskiej ziemi i polskiej historyi... za pomocą austryackiego lojalizmu i czołgania się w głodzie u stóp c. k. przedsiębiorstwa kolejowego w Austryi! Dyrekcye kolejowe, zmuszające robotników do pracy w święta i niedziele, niedające nigdy zmęczonemu niewolnikowi czasu na modlitwę, na spełnienie obowiązków ojca rodziny — chcą nas uczyć religii. Nie, to jest więcej jak uliczna odwaga! Pójść za radą tych ludzi, znaczyło właśnie sprzedać swe uczucia narodowe, stępić ducha religijnego. Ten tylko może zrozumieć, że jest dobrym polakiem lub rusinem, ten tylko może obudzić w sobie głębokie poczucie honoru narodowego, który głęboko szanuje własną godność ludzką, który dobrowolnie nie wyzbywa się swoich praw obywatelskich. Żadna jeszcze dyrekcya, żaden przełożony w Galicyi nie starał się robotnika kolejowego pouczyć o jego prawach. Przeciwnie, na każdym kroku te prawa depcą i to ciągle, bezustannie z całą bezwzględnością. Jedna, jedyna partya socyalno-demokratyczna stała się partyą mas deptanych, złączyła się z niemi dozgonnym ślubem nieskruszalnej wierności, osłania te masy, broni, kształci i prowadzi do boju zwycięzkiego. W tej więc partyi każdy szanujący się robotnik musi się znaleść“! (Oklaski).

Następnie zwracając się do członków „Bractwa kolejowego“, i „Gwiazdy“, których umyślnie na to zgromadzenie zaproszono, mówca wykazuje im, ile złego samym sobie przynoszą przez należenie do tych organizacyj, na czele których stoją wrogowie klasy robotniczej. W końcu omówiono szereg spraw czysto administracyjnych i zamknięto obrady.

KRONIKA.

Czarna lista na kolejach państwowych. Pisma socyalno-demokratyczne opublikowały przed niedawnym czasem tajny okólnik wiedeńskiej kolei państwowej, wskazujący na to, że koleje austryackie zaprowadziły u siebie tzw. „czarne listy“, na których spisuje się nazwiska „niewygodnych“ kolejarzy, celem zrobienia z nimi „porządku“. Ministeryum kolei zaprzeczyło wówczas „urzędownie“ istnieniu podobnych list, usiłując odeprzeć uczyniony sobie zarzut prześladowania przekonań politycznych. Niedługo jednak potem dostał się w ręce redakcyi bratniego naszego pisma „Eisenbahnera“ w Wiedniu tajny okólnik dyrekcyi kolejowej w Lincu, który stanowi znakomitą charakterystykę prawdomówności i mądrości socyalnej naszych władz.

Okólnik ten brzmi: „Ściśle poufne. Ponieważ prowizoryczni funkcyonaryusze, którzy biorą udział w ruchu socyalistycznym — wbrew § 18. ust. 2 prag. służbowej mają być od stałego przyjęcia wykluczeni, uprasza się wskutek zarządzenia p. dyrektora kolei państwowych polecić odnośnym organom prowadzenie badań przez poufne wywiadywanie u naczelników stacyi, szczególnie zaś po większych urzędach ruchu i stacyj; imiona takich funkcyonaryuszów należy

przedłożyć najpóźniej do 25 bm.“ — Podpis nieczytelny.

Cóż na to ministeryum kolejowe, które w „urzędowej drodze“ tak uroczyście zaprzeczyło istnieniu podobnych okólników?!

Obywatelowi, stojącemu w służbie kolejowej, nie wolno więc mieć własnych przekonań, gdyż spotka go za to prześladowanie „służbowe“ nawet wówczać, jeżeli on służbę swoją jak najsumienniej wykonuje. Władze kolejowe nie mając odwagi krępować wprost wolności obywatelskiej swych podwładnych, zaprowadzają u siebie system tajnej policyi, tak dogodny do rozmaitego rodzaju nadużyć... Mylą się jednak potentaci kolejowi, jeżeli sądzą, że tą drogą potrafią stłumić świadomość polityczną kolejarzy!...

Owoc dojrzewa. Od czasu, jak Piasecki, szef szpiclów i denuncyantów, objął urząd naczelnika krak. stacyi, stosunki stały się coraz gorsze, coraz wstrętniejsze, a podły ucisk i prześladowanie ludzi uczciwych coraz bardziej bezczelne i jątrzące. Marne to zresztą indywiduum dowiodło dostatecznie, że nie dorosło do stanowiska, jakie zajmuje, i że jest najzwyklejszym posiepaką, któremu dusza policyjna sterczy ze wszystkich członków. Gdzieindziej napędzonoby go, u nas porasta w pierze. Znienawidzony i pogardzany postępowaniem swojem, wychował zbiorowisko mętów społecznych, wyrzutków, zdolnych już dzisiaj do wszystkiego. Typowym okazem tego wychowania a postrachem wszystkich uczciwych ludzi w paszaliku Piaseckiego był niejaki nadkonduktor Mazanek, powiernik i persona gratissima p. inspektora, kreatura pokroju Stróżyńskiego. Mazanek w drodze ze Lwowa do Krakowa wystawił pewnemu podróżnemu bilet tymczasowy (t. zw. Nachzahlung), wynoszący czterdzieści kilka koron, a opiewający na przestrzeń Podwołoczyska-Kraków. Sprytny poufnik Piaseckiego nie nadarmo ma głowę na karku: z „Podwołoczyska-Kraków“ zrobił „Podgórze-Kraków“ a różnicę wynoszącą przeszło 40 koron „schował“. Nieszczęście atoli chciało, że kontrolor wyłapał Mazanka na oszustwie, wskutek czego sprawa stała się głośną i nie dała się już, mimo protekcyi Piaseckiego, zatuszować. Tacy ludzie są powiernikami Piaseckiego i wydają opinię o swych kolegach na „audyencyach“! Niekoniec jednak skandalu. Podobnych „praktyk“ (czytaj szwindlów) mieli się dopuścić jeszcze inni konduktorzy, również ulubieńcy inspektora Piaseckiego z powodu lizuństwa i szpiegowstwa. Opowiadają, że Piasecki wysila cały swój spryt i używa całego wpływu, aby niektórych „uratować“ i do obsługiwania pociągów osobowych napowrót przydzielić. Jeden z nich nawet pełni już służbę napowrót przy osobowych, a „ratunek“ jego prowadzi się w ten sposób, że godny koleżka jego przyjmuje na razie wszystko na siebie. Czy na długo?

Jak widzimy dzieją się ładne rzeczy i to bezpośrednio po wydaniu „słynnego“ okólnika, mającego wytępić skorumpowane robactwo na kolei. Tymczasem w miejsce usuniętych przeznacza się do pociągów ludzi tego samego pokroju, bo są mile widziani przez satrapę, a ludzi uczciwych i obarczonych licznemi rodzinami usuwa się starannie od „osobówek“ dlatego tylko, bo są politycznie „podejrzani“.

Czasby już był najwyższy, aby te nędzne i nad wyraz opłakane stosunki zostały usunięte. Okaż więc radco i dyrektorze, że jeszcze coś potrafisz... inaczej trzebaby sądzić, że cię łączą jakieś „węzły“ ze zbirem policyjnym.

Nowy statut pensyjny. Ministerstwo kolei żelaznych, za zgodą ministerstwa skarbu, wydało nowy statut pensyjny dla służby kolejowej. Nowy statut pensyjny ma zawierać szereg ulepszeń na rzecz personalu, o czem będziemy się mogli wkrótce przekonać, ponieważ wchodzi on w życie z dniem 1 września br.

Jak Wierzbicki obywateli kolejarzy sobie wyobraża. Są ludzie naiwni, którym się zdaje, iż wielkie reformy ekonomiczno-społeczne zależne są od pierwszego lepszego urzędnika, którego kark zdobi połyskujący, szeroki, złoty kołnierz. Prostaczkowie ci nie domyślają się nawet, iż taki dyrektor mdleje i śmiertelne poty nań biją na samo wspomnienie, że dni jego panowania są już policzone, że od roku coraz to rozpaczliwsze robi wysiłki, aby go nie wysłano w „zasłużony stan spoczynku“, do którego nieubłaganie popycha go „wyższa siła“, strojna jeszcze świetniejszym kołnierzem, a zmuszona liczyć się tem, że dzięki polityce personalnej á la Wierzbicki, stosunki ułożyły się w sposób: „Bellum omnium contra omnes“.

Deputacya, złożona z głuptasków i łagasów, jawiła się na audyencyi u dyrektora Wierzbickiego, prosząc go o polepszenie bytu (!) i popieranie ich dążności, zmierzających ku temu Wierzbicki rozgadał się na temat niegodziwej (?) walki, prowadzonej przez żywioły przewrotowe, a w końcu zapytał: „Powiedzcie mi, kiedy dziecku daje się cukierka, — prawda, iż wówczas, kiedy dziecko jest grzecznem? Otóż i wy tylko wówczas na moje poparcie liczyć możecie, jeśli będziecie trzymać się zdala od wszelkich radykalnych agitacyj“.

Nie ma co mówić, śliczny dyrektor, który ma takie wyobrażenie o kilku tysiącach podwładnego sobie personalu, z których każdy jest obywatelem konstytucyjnego państwa. Nie wiemy, czy na taką odpowiedź i na takie lekceważenie zdobyłby się nawet najzacofańszy azyatycki kacyk, choćby odpowiedź dawał takim samym idyotom, jak wspomniana deputacya. Dla ogółu kolejarzy słowa Wierzbickiego są jednakże dobrze zrozumiałe, gdyż powiedział to, czego nie chciał powiedzieć, odradzał bowiem to, czego najbardziej się obawia i co jedynie do celu prowadzi; omylił się tylko co do tego, iż kolejarze są dziećmi, wyrazy jego dosłownie pojmującemi.

System protekcyjny w przemyskich warsztatach kolejowych. Najlepszymi agitatorami w przemyskim warsztacie są bez zaprzeczenia sam inspektor p. Bartelmus i inżynier pan Eberhardt. Inspektor Bartelmus ogromną pieczołowitością otoczył stolarzy Łosika i Bukietyńskiego, obaj naturalnie nie są członkami organizacyi, i proteguje ich z krzywdą reszty robotników. Obaj oni ciągle wysyłani są na przestrzeń z robotą, dostając za to dyety. Żadnego innego robotnika p. Bartelmus nie wyszle, choć wielu jest daleko zdolniejszych, a przytem obarczonych liczną rodziną, którym dyety trochę by przynajmniej ulżyć mogły. To ogromne zaufanie, jakie Łosik i Bukietyński pozyskali u Bartelmusa znajduje źródło w dwóch niezbyt moralnych podstawach. Łosik poza służbą robi dla p. Bartelmusa piękne szafy stoliki etc., za które pobiera naturalnie zapłatę. Trudno bowiem przypuszczać, żeby robotnik mógł takie prezenta swojemu naczelnikowi robić, byłoby to nawet grubo podejrzane... P. Bartelmus wie zapewne, że w myśl pragmatyki służbowej nie wolno robotnikowi poza warsztatem zarobkować. Nie powinien więc robotników demoralizować, dając im sposobność do łamania przepisów służbowych. Zarówno Łosik jak Bukietyński odznaczają się niezwykle giętkim stosem pacierzowym i potrafią bez zmęczenia od rana do nocy bić pokłony przed swoimi przełożonymi, wyrobili więc sobie markę dobrej podściółki pod żłób rządowy. Również niezwykłą sympatyą p. Bartelmusa i Eberhardta cieszą się kowal Digler i pomocnik kowalski Dąbrowski. Eberhardt przemienił ich w ślusarzy i także wysługuje się nimi na przestrzeni. Aby mieć pojęcie, jak marne wiadomości fachowe ma Dąbrowski, wystarczy przytoczyć, że swego czasu rozpalił pod próżnym kotłem i spalił go. Smutne jest, że nawet ze szkodą kolei proteguje się ludzi tylko dlatego, że są „błagonadieżni“.

Jak się załatwia podania kolejarzy. Z Jasła donoszą nam, że kilku tamtejszym robotnikom pozwolono wstąpić do funduszu prowizyjnego. W tym celu polecono im zrobić podanie i dostarczyć wszystkie potrzebne dokumenty. Uszczęśliwieni ludzie wydali po kilkanaście guldenów i potrzebne papiery złożyli naczelnikowi. Minęło lat trzy, a odpowiedzi ani rusz, i dopiero dziś, dzięki przyjazdowi cesarza, przy robieniu porządków znaleziono wszystkie dokumenty na spodzie — kosza, pod papierami, przeznaczonemi na spalenie. Zapytujemy, gdzie sumienie tych panów, którzy tak lekceważą i nadzieje i krwawo zarobiony grosz kolejarzy!

Jeszcze o awansie tegorocznym. Jakkolwiek w sprawie tej pisaliśmy już dość, to jednak musimy jeszcze raz do niej powrócić. Z Przemyśla donoszą nam, że 40 kolejarzom, którzy w tym roku mieli prawo do awansowania z 550 na 600 złr., wstrzymano awans. Gdy się poszkodowani odnieśli do swej bezpośredniej władzy z prośbą o wyjaśnienie, co jest powodem wstrzymania awansu, odpowiedziano im lakonicznie: „awans panów i nadal zostanie wstrzymany“.

Panu werkführerowi Bulczyńskiemu z Przemyśla do albumu. Panie Bulczyński, jeżeli dalej będziesz pan za szklankę piwa lub kieliszek wódki jednych przed inspektorem wychwalał a drugich czernił, to rozmówimy się z panem, ale w tej formie, że nie zagrzejesz pan długo miejsca przy kolei. Popraw się więc pan, póki czas jeszcze!

Z Sądu rozjemczego. Wypadek, zaszły przy reperacyi wagonu, który wskutek wykolejenia leży na sztrece, należy uważać za wypadek podczas ruchu. Dnia 24 lipca 1899 wydarzyło się na kolei północnej wykolejenie, wskutek czego wagon, uszkodzony podczas wypadku, pozostał na torze. Natychmiast tedy wysłano pod kierownictwem inżyniera Tillingera robotników, w celu usunięcia zepsutego wozu. Podczas tej roboty został ślusarz Franciszek Sousek, tak silnie wozem przygnieciony, że odniósł złamanie pacierza. Wypadek ów nastąpił z winy inż. Tillingera, który mimo ostrzeżeń ze strony Souska nie przedsięwziął należytych środków ostrożności. Po trzymiesięcznej ciężkiej chorobie został Sousek przez Zakład ubezp. od wypadków uznanym za niezdolnego do pracy, wskutek czego przyznano mu 60 proc. renty ubezpieczenia. Sousekza żądał jednak 90 proc. ze swego rocznego dochodu, a to z tego powodu, że wypadek ów należy uważać za wypadek zaszły podczas ruchu.

Wskutek tego odbyła się dn. 9 zm. rozprawa przed sądem rozjemczym Zakładu ubezpieczenia od wypadków austr. kolei państwowych, który w zupełności uwzględnił żądanie Franciszka Souska, przyznał mu rentę w wysokości 90 procent jego zarobku, a nadto polecił wypłacić skarżącemu 882 K, jako niedopłaconą mu za czas ubiegły resztę z należącej mu się 90 procentowej renty.

W motywach wyroku powiada są rozjemczy: „Zachodzi tu w rzeczywistości wypadek podczas ruchu w myśl ustawy o ubezpieczeniu; bezpośredni związek między wypadkiem a ruchem jest zupełnie wykazany“.

Strejk kolejarzy wybuchł w Anglii w dolinie Taff. Skutkiem tego strejku ustał zupełnie wywóz węgla z Cardiff. Kolej Barry Railway, która jest linią konkurencyjną kolei Taff Raiway, przewiozła dwie przesyłki pocztowe, których Taff-Railway z powodu strejku przewieść nie mogła. Wobec tego sekretarz stowarzyszenia zawodowego kolejarzy Holmes telegrafował z Cardiff do dyrektora Barry-Railway, że jeżeli ta kolej przewiezie jeszcze jakie przesyłki pocztowe, to kolejarze, zatrudnieni na tej linii, przyłączą się do strejku. Żadna z kolei, których linie przechodzą przez Walię południową, mianowicie Barry-Railway, Rhymney Railway i Great-Western-Railway (wielka kolej zachodnia) nie chcą przyjmować przesyłek, które w zwykłych warunkach przewozi Taff-Railway, bo nie chcą u siebie wywołać strejku.

SKŁADKI.

Na fundusz dla prześladowanych: D. K. S. W. J. Pr. z D. kor. 12·00, St. A. z Ch. kor. 0·30, razem kor. 12·30.

Następny numer wyjdzie 15 września.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Z drukarni Narodowej w Krakowie.